

Capítulo 9

Construtos de natureza geográfico-cultural na fronteira norte da Bulgária – o rio Danúbio¹

Stela Dermendzhieva

Universidade de Veliko Tarnovo, Bulgária

stellamalcheva@abv.bg

Introdução

O tema do Danúbio, sendo muito estudado, constitui um extenso arquivo científico e a apresentação de qualquer aspecto deste tema seria uma tarefa de grande responsabilidade. Dezenas são só os fóruns científicos dedicados ao papel e à importância do rio na história europeia e mundial. Aqui limitar-nos-emos sobretudo à apresentação das suas principais características como uma fronteira cultural e histórico-geográfica “nossa”.

Abordando o tema, é preciso que sejam esclarecidas duas questões fundamentais. Em primeiro lugar – a questão das fronteiras como um marcador cultural e político no desenvolvimento da humanidade. E em segundo lugar – a questão da compatibilidade da definição do Danúbio como fronteira cultural histórico-geográfica norte “nossa” com o significado emblemático do rio como um factor incontestável de uma actividade transfronteiriça cultural, política e económica dos países da Europa Central e Sudeste.

Permanecendo muito actual, a questão das fronteiras une o passado e o presente. Nas ciências humanas europeias modernas a questão das fronteiras tem interpretações históricas, mas também antropológicas. Estreitamente ligadas à história, as fronteiras constituem um fenómeno comum ao tempo histórico e à vida material das sociedades (Гъркова 1997, 68-69). Representam o enquadramento do espaço dentro do qual foi vivido o passado e que condiciona os processos específicos que tornam a história nacional. Elas „dividem o espaço e delimitam o poder dos

¹ Tradução do búlgaro para o português – Kremena Popova, Assistente de Português, Universidade de Veliko Tarnovo “Cirilo e Metódio”, Bulgária.

Estados, mas ao mesmo tempo são também pontos de encontro, de intercâmbio e de conflitos” (Nouzille 1991, 35). Para os antropólogos “as fronteiras são um dos mitos, mas também um dos símbolos da organização interior e da diferença exterior das diferentes comunidades, que faz parte do mecanismo da existência das sociedades humanas e da humanidade” (Mensil 1991, 189).

O espaço geográfico como um ambiente natural, constante e vital para o ser humano é sujeito de forma contínua e permanente a uma partilha, afim de ser garantida maior segurança de um país e, nas últimas décadas, para ser mantido um nível de vida significativamente mais elevado. “Portanto, um dos sinais universais e invariáveis das civilizações humanas são as fronteiras... Num sentido mais concreto, as fronteiras constituem uma categoria fundamental para cada local geográfico. Com a localização, elas formam uma só unidade funcional. As fronteiras geográficas são uma das razões decisivas da existência da diversidade infinita, e ao mesmo tempo atraente, da natureza e das civilizações humanas, razões que se inserem dentro do objecto essencial da ciência geográfica.” (Димов, 1999)

A. Pantev considera que os factores de delimitação e preservação das fronteiras, pelo menos na qualidade de uma linha de distinção no mundo moderno, continuam a ser a demografia e a geopolítica “entendidas como uma base dinâmica para os outros processos político-culturais, económicos e estruturais” (1999, 38).

Desde os tempos mais remotos, a percepção dos cursos de água como fronteira é universal para todas as comunidades humanas. Tendo fluído inalterados na vida de várias gerações de pessoas, os cursos de água são a eterna referência da pertença de um espaço a um povo e de um povo a um espaço. Neste sentido, o Danúbio é único na medida em que o destino histórico quis tornar o rio um elo de ligação – e ao mesmo tempo uma fronteira – linha de separação entre um número prodigioso de etnias, países, confissões religiosas, culturas, tradições excepcionalmente variadas e em certa medida até polarizadas: um papel que o rio tem vindo a desempenhar até hoje em dia e que lhe é garantida também no futuro.

Quando falamos do “nosso” Danúbio, intrinsecamente ligado à nossa inteira vida histórica como povo e Estado, nós falamos na realidade do segundo rio mais longo na Europa (após o Volga), do rio que une mais povos do que qualquer outro curso de água

no mundo. Conhecido na história como uma das fronteiras mais extensas do Império Romano, o rio Danúbio percorre ou faz fronteira com 10 países ao total: a Alemanha (5.8 %), a Áustria (10.23 %), a Eslováquia (5.8 %), a Hungria (11.7 %), a Croácia (4.5 %), a Sérvia (10.23 %), a Roménia (28.9 %), a Bulgária (5.2 %), a Moldávia (1.7 %) e a Ucrânia (23.8 %). A bacia dele que ocupa 817 000 quilómetros quadrados, abrange áreas de mais 9 países: a Itália (0.15 %), a Polónia (0.09 %), a Suécia (0.32 %), a República Checa (2.6 %), a Eslovénia (2.2 %), a Bósnia e Herzegovina (4.8 %), o Montenegro, a República da Macedónia e a Albânia (0.03 %). O Danúbio une 81 milhões de pessoas, várias capitais europeias (Viena, Bratislava, Budapeste, Belgrado) e cidades importantes como: Ulm, Ingolstadt, Regensburg, Passau (Alemanha), Linz e Krems (Áustria), Vukovar (Croácia), Novi Sad (Sérvia), Turnu Severin, Braila, Galatz, Tulcea (Roménia), etc.

Esta informação estatística concisa é só uma expressão lacónica do papel global do Danúbio no espaço cultural e político europeu. E se para nós, os búlgaros, o rio é tanto a nossa fronteira norte, como uma janela para a cultura europeia, para os ademais povos do continente o Danúbio é uma das auto-estradas fluviais mais longas e constitui uma excelente oportunidade de facilitar a comunicação.

1-Etimologia e geografia

Nenhum outro rio no mundo tem tantos nomes – *Istros, Danuvius, Dunaj, Duna, Duná, Tuna, Dunav, Dunărea*... Ou uma biografia tão rica – em termos geográficos e históricos. As suas margens tinham sido atravessadas por trácios, celtas, citas, romanos, helenos, búlgaros... O rio foi linha de contorno de impérios, início de uma nova vida para muitos povos, mas também foi motivo de conflitos e guerras.

O seu nome é considerado um dos hidrónimos mais antigos nas línguas indo-europeias². Apesar dos vários debates, das muitas etimologias propostas e hipóteses avançadas sobre a origem destes – celta, trácia, báltica – não há dúvida nenhuma que os nomes dos três maiores rios da Europa – Reno, Danúbio e Volga – pertencem aos estratos mais arcaicos do léxico indo-europeu. Uma das teses mais divulgadas aponta

² “Dicionário etimológico dos hidrónimos lituanos”. Vilnius, “Mokslas”, 1981 (A. Vanagas. Lietuvių hidronimų etimologinis žodynas)

que a etimologia de todas as variantes conhecidas do nome do rio Danúbio tem origem no antigo alto-celta - *dānu*, o que significa „fluir”, „correr”³. Há quem diga que o nome tem um radical iraniano, sendo um elemento constitutivo dos nomes de todos os outros grandes rios que desembocam no Mar Negro, como o rio Don, o rio Donets, o rio Dniepre e o rio Dniestre. Acredita-se que o nome Istros do grego antigo é um empréstimo da palavra trácia que significa “forte, que flui depressa”, semelhante à palavra do sânscrito *is.iras* “que flui depressa” e à palavra grega *ierós* “forte, sagrado” (Katičić, 1976, 144).

O Danúbio é o único rio cujo curso é orientado de oeste para leste, atravessando o continente contra a lógica das estruturas geológicas. É por isso que é difícil encontrar um melhor símbolo natural da Europa. A distância entre as suas nascentes na montanha Floresta Negra, na Alemanha, e o seu delta, onde o rio desagua no Mar Negro através de três braços – o de Kília, o de Sulina e o de Giurgiu, – é de 2859 km.

O “nosso” trecho mede 471 quilómetros. Este não é apenas a fronteira norte da Bulgária, mas sim constitui um importante eixo de transporte e de integração. A margem búlgara, sendo mais alta, não permite que as águas do rio Danúbio causem enchentes no território búlgaro.

A faixa ribeirinha frágil e íngreme do lado búlgaro contrasta com os pântanos e as lagoas do lado romeno.

As várias enchentes que ocorreram (1897, 1932, 1937, 1940, 1941, 1942, 1954, 1956, 2005, 2006) levaram à construção de diques de protecção. A vazão máxima do Danúbio é em finais da Primavera e no Verão - as assim chamadas “águas na época das cerejas”. A vazão mínima é no Outono, quando as águas rasas dificultam a navegação. Durante Invernos mais frios o rio gela e formam-se blocos de gelo flutuantes. A congelação completa constitui excepção (1941/1942, 1946/47, 1953/54).

O Danúbio fica navegável na sequência da desembocadura nele de vários afluentes alpinos. Cerca de 30 dos seus 300 afluentes também são navegáveis. Os afluentes do rio nascem em sete outros países, para além dos que o rio atravessa. Alguns desses afluentes são importantes rios navegáveis para barcaças e navios fluviais

³ Encontramos o equivalente exacto no nome dinamarquês do rio – *Donwy*. Ver Mallory, Adams 1997, 486.

de menor calado. Os mais importantes são: o rio Inn, (desemboca no Danúbio em Passau), o rio Morava, o rio Drava, o rio Tisza, o rio Sava (desemboca no Danúbio em Belgrado) e o rio Prut. A profundidade do Danúbio atinge em certos lugares mais de 30 metros.

2-Os afluentes búlgaros do Danúbio

A maioria dos rios búlgaros que desaguam no Danúbio constituem artefactos tanto da história e cultura antigas, como também do nosso desenvolvimento socioeconómico. Neste sentido, eles são igualmente marcadores culturais histórico-geográficos.

- O **rio Timok**, formado pelos rios Svarlishki Timok e Targovishtki Timok, tem uma posição fronteiriça singular no espaço e tempo búlgaro. O seu nome tem uma origem trácia e significa “escuro, sombrio”. Na embocadura do Timok encontrava-se o castelo fortificado romano Tierna.
- Seguem-se os rios Topolovets, Voynishka, Vidbol, Lom, Tsibritsa, Skat, Ogosta, provindo o nome deste último do nome da fortaleza romana Augusta.
- O **rio Iskar** (*Oskios*, mais tarde *Oeskus*), o maior afluente danubiano búlgaro, é excepcional em vários aspectos: é o rio mais antigo na Península Balcânica e o único que manteve o sentido inicial do seu curso após as grandes alterações da superfície terrestre que ocorreram mais tarde; é o único rio que tem as suas nascentes no Sul da Bulgária (na montanha Rila), atravessa a cordilheira dos Balcãs (em búlgaro – Stara Planina), formando a pitoresca Garganta de Iskar, inspiração artística dos poetas e escritores mais famosos da Bulgária, entra na Planície do Danúbio após a aldeia de Chomakovtzi e junto à aldeia de Gigen desagua no Danúbio. O rio Iskar tem uma das bacias mais alongadas com uma largura média de 30 km. É a única das bacias hidrográficas dos rios búlgaros que está situada entre as bacias hidrográficas do Mar Negro e do mar Egeu. A localização fronteiriça do

rio no espaço búlgaro foi reflectida nos actos da Conferência de Constantinopla (1876-1877) que tinha por objectivo resolver a “questão búlgara”. Consoante o projecto, a Bulgária não devia ser dividida horizontalmente tendo como ponto de referência a cordilheira dos Balcãs, mas sim verticalmente com ponto de referência o rio Iskar (История на България 1987, 424-430).

- O **rio Vit**, formado pela confluência dos rios Beli Vit e Cherni Vit, tem uma bacia hidrográfica relativamente extensa e vales assimétricos. Junto à foz dele são descobertos vestígios da fortaleza romana Utus.
- Junto à foz do **rio Tekirdere**, em 1877, o exército russo atravessou o Danúbio.
- A maior bacia hidrográfica (7861 km quadrados) pertence ao **rio Yantra** cujas nascentes ficam na cordilheira dos Balcãs e fluem num desfiladeiro pitoresco através do Sopé Norte dos Balcãs (em búlgaro - Predbalkan). Os afluentes Rositsa e Lefedzha desaguam no rio Yantra que depois serpenteia pela Planície do Danúbio. São espectaculares os meandros pitorescos do Yantra que “abraçam” as colinas da antiga capital búlgara Tarnovo – Tsarevets, Trapezitsa, Sveta gora. Antes de lançar as suas águas no Danúbio, o rio Yantra recebe o seu afluente esquerdo, o rio Studena. Lá perto está o castelo romano Yatrus.
- O **rio Rusenski Lom** é o maior afluente danubiano na parte leste da Planície do Danúbio. A sua rede de afluentes em forma de leque, formada pelos rios Beli Lom e Cherni Lom, drena as elevações de Popovo, de Razgrad e de Samuil. O rio está estreitamente ligado à história medieval búlgara – no parque natural “Rusenski Lom”, perto da aldeia de Ivanovo, está conservado o complexo monástico rochoso “São Miguel Arcanjo” a incluir igrejas parcialmente preservadas que fazem parte da lista do património mundial cultural sob a égide da UNESCO.

3-As ilhas no trecho búlgaro do rio Danúbio

À Bulgária pertencem 57 ilhas danubianas com uma superfície total de 86 quilómetros quadrados. Seguindo a jusante do rio Danúbio, a primeira ilha é a ilha de Bogdan (Sechan). Seguem-se as ilhas Gémeas (Chiftiler) e a ilha de Svraka. A maior ilha é a ilha de Belene (Persina) – 41,4 km², que tem fama de um oásis de espécies da flora e fauna autóctones, mas que também ganhou a triste fama de uma antiga prisão comunista. Nas proximidades de Belene encontram-se as ilhas Golyama barzina, Milka, Lyuta, Margitsa, Belitsa, Predel.

A ilha de Vardim tem uma superfície de 4,9 km quadrados (está em segundo lugar após Belene). Ela faz parte de um grupo insular que abrange ainda as ilhas Babrek, Pyasak i Malak Vardim. No seu território está situada a reserva “O velho carvalho”.

Em frente da ilha de Batin há vestígios do castelo fortificado romano Sucidava. Perto da cidade de Ruse encontra-se a ilha Lyulyak.

4-Notas históricas

Representando uma ponte a conectar o país com a Europa Ocidental, mas também uma ponte a conectar a Europa Ocidental com as nossas terras e o Mar Negro, sendo o caminho de acesso a Constantinopla, o Danúbio parece ter reunido dentro de si a história principal dos Balcãs – tanto “histórica” como mitificada. Se parafrasearmos o significado geral do nome do Danúbio – “fluir, correr” – no contexto da problemática abordada neste artigo, então o Danúbio que correu “através do tempo, do espaço, das pessoas” ficou “testemunha” das mais remotas manifestações civilizacionais dos povos que desde a antiguidade têm vivido nesta vasta região geográfica pela qual o rio flui. Constituindo a principal via aquática na zona terrestre envolvente e, em simultâneo, uma fronteira a dividir esta zona terrestre, o vale do Danúbio atraiu várias etnias. Durante o período da sua existência, pelo menos na memória humana (mitológica e histórica), o Danúbio reuniu e separou, separou e reuniu um conglomerado extraordinariamente variegado de povos, línguas,

tradições. Nesse sentido, o rio foi e continua a ser uma ponte gigante/um intermediário e ao mesmo tempo – uma fronteira.

O Danúbio desempenhou um papel particularmente importante na história dos eslavos. Nestes últimos tempos, as pesquisas científicas têm vindo a destacar a importância fundamental da assim chamada “proto-pátria danubiana dos eslavos” na memória histórica e etno-cultural destes (Петрухан, 1995, 11-12). O Danúbio é a terra natal original dos eslavos, um foco de atracção para todos os outros rios, o cenário de início e de fim dos eventos mais importantes para eles. Mas este rio é igualmente uma importante raia, sendo fronteira de uma terra fértil e meta almejada de todas as aspirações. Ideias deste tipo sobre o rio, inerentes à tradição histórica e ao folclore dos eslavos em geral, podem referir-se também aos valores constantes da identidade balcânica, visto que o Danúbio desempenha uma função crucial na mundividência balcânica, tendo assumido o papel de principal rio mitológico dos Balcãs, independentemente da sua localização geográfica marginal em relação aos Balcãs (Цивян, 1997, 6).

Durante os séculos do domínio otomano, quando as fronteiras políticas instáveis dos tempos medievais dos Balcãs tendiam para se esbater e perder os seus contornos concretos, na mente dos búlgaros o Danúbio permanecia a representar a única fronteira fixa, que vedava o espaço búlgaro, e não apenas uma linha fronteira imaginária. Nas canções folclóricas desse período, o espaço búlgaro seria limitado pelo Danúbio a norte, pelo Mar Negro a este e pelo Mar Egeu a sul. É significativo o facto de apenas o Danúbio ter permanecido a ser considerado como uma fronteira estatal real que separava o Império Otomano dos principados da Valáquia e Moldávia, sendo ao mesmo tempo uma linha de demarcação duradoura do espaço búlgaro (Георгиева, 1999, 44 e seguintes). Para os búlgaros, o Danúbio foi não só uma fronteira política, mas sim étnica – as terras a norte do rio não pertenciam aos otomanos, mas não eram tampouco búlgaras.

Essa ideia folclórica está em consonância com os factos históricos conhecidos sobre o período. Passadas as primeiras décadas tumultuosas do século XV, o rio acabou por manter, consolidar e desenvolver a sua função de fronteira estatal do Império Otomano do qual passaram a fazer parte as terras búlgaras. Desde o século XV

até ao Tratado de paz de Passarowitz concluído em 1718, o rio Danúbio permaneceu a única fronteira delineada e politicamente regulamentada que separava o espaço búlgaro do dos povos vizinhos. Apesar das relações complexas e versáteis entre o Império Otomano e os principados a norte do Danúbio, este constituía uma verdadeira linha divisória que possuía todas as características de uma fronteira estatal.

Após a segunda metade do século XV o Estado otomano viria a eliminar as guarnições das suas fortalezas interiores, mas as das fortalezas de Vidin, Nikopol e Silistra ao longo do leito do Danúbio viriam constantemente a aumentar em número e a aperfeiçoar-se como mecanismo militar de segurança. Tanto as fontes históricas otomanas da época, como as moldavas e valacas, assinalam a rápida afirmação do rio Danúbio como fronteira económica, através da qual o Estado controlava o intercâmbio comercial a fim de satisfazer as suas próprias necessidades. A expansão do comércio viria a impor uma mudança na estrutura global da linha fronteiriça levando ao adensamento da rede urbana ribeirinha junto às cidades gémeas em ambos os lados do rio.

No início, verificou-se a importância crescida do par das cidades Ruse – Giurgiu e daí em diante veio a desenvolver-se toda uma cadeia de portos fluviais: Vidin – Calafat, Nikopol – Turnu Magurele, Tulcea – Isakcha. No decorrer do tempo, ambos os lados viriam a estabelecer instituições aduaneiras especializadas e a reforçar o seu controlo sobre o Danúbio (Георгиева, 1997, 25-26).

O adensamento e a intensificação do fluxo incessante de pessoas em ambos os lados do rio viriam a modificar as suas características básicas de fronteira. O Danúbio permanecia uma linha de demarcação política e étnica, mas não era uma barreira. Para os búlgaros tornou-se uma fronteira “aberta”, que “unia”, e não que “separava” (Георгиева, 1997, 29). Neste sentido, o Danúbio delimita o espaço búlgaro, mas não isola os búlgaros, ao contrário – conecta-os com o “resto do mundo”.

No período que se seguiu após o século XVII e que é definido, em termos gerais, como a época do Renascimento Búlgaro (início da Nova história búlgara), os contactos pragmáticos de natureza económica, cultural e política desempenharam um papel relevante na revivescência da vida social dos búlgaros. O Danúbio permaneceu como fronteira do espaço búlgaro, mas ao mesmo tempo transformou-se numa artéria essencial que ligava o povo búlgaro com a Europa. A expansão da sua

multifuncionalidade desempenhou um papel importante nas mudanças da vida dos búlgaros, bem como da vida de todos os povos que viveram à beira ou na proximidade desta “água eterna e imensa do nosso continente” (Георгиева 1997, 31).

O Danúbio começou a ser utilizado como rota comercial durante o século XVIII tendo mantido esse papel até agora. A Maria Teresa, Rainha da Hungria, da dinastia dos Habsburgos, criou uma unidade que devia regular a navegação no rio. Acredita-se que a primeira viagem de um navio mercante teria ocorrido em 1830, de Viena a Budapeste. No século XIX, o Danúbio tornou-se uma importante rota comercial entre o Ocidente e as explorações na Península Balcânica.

O Tratado de Paris (1856) e o Tratado de Versalhes (1919) estabeleceram a liberdade de navegação no Danúbio e foi criada uma Comissão europeia de supervisão e coordenação da navegação no rio como via navegável internacional.

Após a Segunda Guerra Mundial, em Belgrado foi assinada uma nova Convenção sobre o Regime de Navegação do Danúbio (1948), segundo a qual na Comissão de supervisão podiam participar apenas os países danubianos.

Estas mudanças tornaram o Danúbio uma auto-estrada fluvial essencial que facultava a penetração da influência tecnológica e civilizacional europeia na Bulgária. A introdução de tais novidades como os primeiros edifícios construídos em estilos europeus do século XIX, as primeiras representações teatrais, os primeiros concertos, corais e orquestras, o primeiro estúdio fotográfico, o primeiro cinema, e até mesmo o primeiro bordel, não ocorreu por casualidade nos portos danubianos de Vidin, Svishtov, Ruse e Lom.

Pode-se dizer que, no século XIX e na primeira metade do século XX, se formou uma comunidade supranacional danubiana com características sociológicas comuns, com semelhanças nos costumes e na culinária, na música, no comportamento, no estilo de vestir, etc.

5-As localidades búlgaras danubianas – marcadores histórico-culturais

Nas páginas de um só artigo não é possível, nem é este o propósito do presente artigo, apresentar exaustivamente todas as localidades situadas na margem do

Danúbio. A sinopse abaixo, é sim uma tentativa de explorar as semelhanças e as diferenças no património histórico e no desenvolvimento moderno delas e, a partir daí, delinear as suas posições no sistema das cidades danubianas desde a antiguidade até hoje em dia.

Vidin é o primeiro grande porto danubiano búlgaro. Nasceu a partir dos vestígios de uma povoação antiga trácia, como cidade fortificada romana chamada Bononia⁴, destruída pelos avaros em 586-588. Na época do Primeiro Império Búlgaro, a cidade afirmou-se, sob o nome de Bdin (Badin), como uma fortaleza importante, centro do distrito militar-administrativo e sede de um bispado autónomo. No final do século X foi construída a cidadela “Baba Vida” (Кызев, 1968, 37-49).

A cidade tem um significado emblemático na história búlgara como um centro político, económico, metropolitano e espiritual durante o período do Segundo Império Búlgaro. No foral do Tzar Ivan Asen II de 1230, concedida aos comerciantes de Dubrovnik, a Bdin e à sua região envolvente foi acordado o primeiro lugar entre as outras cidades búlgaras. Desde a segunda metade do século XIII, era a principal cidade do Domínio de Vidin e na segunda metade do século XIV tornou-se capital do Reino de Vidin do Tzar Ivan Sratsimir e sede da metrópole (arquidiocese) de Vidin. Comprovou-se como uma grande cidade portuária e comercial e como um empório cultural e espiritual. Foi criada a escola literária de Bdin. Nos mapas do século XV e XVI a cidade de Vidin aparece sob vários nomes: Vidin, Pidin, Bidin, Bodin, Kiradenum, Bishiteri, etc.

No Império Otomano foi um importante centro administrativo e económico, chamado no século XVII “a principal cidade da Bulgária”. No período dos motins dos “ayans”⁵, a cidade era sede do Osman Pazvantoglu (1798-1807) quem se declarou governante independente de grande parte das terras do noroeste da Bulgária. Nos anos 40 do século XIX, o desenvolvimento do transporte fluvial viria a fortalecer os laços comerciais com a Europa. Através do porto de Vidin, a companhia de navegação fluvial austríaca comprava as mercadorias manufacturadas por toda a Bulgária

⁴ Segundo St. Romanski, o mais antigo nome da cidade conhecido, Dunonia (literalmente – “lugar alto fortificado”), tem origem celta.

⁵ Nota da tradutora – título originalmente reservado para homenagear os muçulmanos influentes nas cidades que deviam assegurar a correcta execução das ordens do governo otomano. Posteriormente, em especial no século XVIII, os ayans ganharam maior poder económico e político e a luta deles por mais poder deu origem a tumultos prolongados durante toda a segunda metade do século XVIII.

ocidental até cerca de 1966, quando nesta função o porto de Vidin foi suplantado pelo porto de Lom.

Hoje em dia, a 2 km de Vidin encontra-se o terminal de “ferry-boat” da cidade que liga Vidin com a cidade romena de Calafat. O aspecto económico da cidade afirma-se pela fábrica de pneus, pela fábrica de camisas “Vida” e pela fábrica de bombas industriais e equipamentos de bombagem “Vipom”.

Cá estão alguns dos símbolos da coabitação multiétnica, do nosso desenvolvimento político e cultural: o único castelo medieval integralmente preservado da Bulgária, o de Baba Vida, que fica na margem do Danúbio; a mais antiga sinagoga judaica; o mausoléu do exarca Antim I, primeiro exarca búlgaro e primeiro presidente do Parlamento búlgaro, e o mausoléu do governante turco Mustafa pasha.

Archar, uma cidade situada em ambas as margens do rio com o mesmo nome, no local da confluência deste rio no Danúbio, é a sucessora da cidade romana Ratiaria (de “ratis” - barco). A povoação surgiu durante o século II como uma estação da frota romana danubiana. No século VI foi restaurada pelo Império Bizantino e mais tarde foi conquistada pelos búlgaros. Num mapa de 1383-1393 figura sob o nome de Azara. O nome medieval búlgaro Arzelgrad manteve-se até ao final do século XVIII. Em documentos otomanos a cidade foi mencionada sob o nome de Akchar.

A cidade de **Lom** está situada na foz do rio Lom. Foi fundada pelos trácios que lhe deram o nome de Artanes. Durante o Império Romano foi denominada Almus. Foi pela primeira vez mencionada sob o nome de Lom em 1704. O seu desenvolvimento económico é relacionado com o fornecimento dos serviços comerciais e de transporte na região interior de aquém do rio, especialmente na capital Sofia. Nos últimos anos, a dinâmica das relações económicas e as novas realidades socioeconómicas têm vindo a levar à redução das actividades de produção e ao surgimento de problemas sociais e demográficos.

A cidade de **Kozloduy** situa-se a 7 km a oeste do rio Ogosta. No plano histórico, está intrinsecamente ligada à proeza do destacamento de revolucionários, liderado pelo imortal poeta e revolucionário búlgaro Hristo Botev (1876) e, hoje em dia, associa-se ao funcionamento da única central nuclear na Bulgária. Perto da cidade, a este da região Magura Petra podem ver-se os vestígios da fortificação romana

Regianum e, entre Kozloduy e a aldeia de Hayreddin, são conservados os vestígios da trincheira defensiva medieval de Hayreddin (século VII-VIII).

A cidade de **Oryahovo** é a sucessora da fortaleza romana Valeria (Valeriana). Está situada no ponto mais alto da margem danubiana – a 226 m de altura. Na cidade há empresas industriais de equipamentos não-padrão, de transformação de madeira, etc. Serve a linha de ferry-boat que a liga com a cidade Beket na margem romena.

Perto da aldeia de **Gigen** são preservados os vestígios da cidade romana Ulpia Oescus construída no local da antiga povoação trácia de Oescus dos tribalos (Oescus Triballorum)⁶. A cidade ocupava um lugar estratégico importante na região do Baixo Danúbio e do outro lado do rio, os romanos construíram a fortaleza Sucidava (aldeia de Celei, Roménia). No final do século VI, a cidade sucumbiu aos ataques constantes dos avaros e eslavos. Apenas entre os séculos X-XII aqui surgiu e desenvolveu-se uma povoação búlgara medieval. Uma inscrição em antigo búlgaro, encontrada na parte norte de uma pequena igreja de abside única e de planta centrada em cruz grega pontuada por uma cúpula central, dá testemunho das perseguições dos hereges dos primeiros tempos do bogomilismo⁷.

A cidade de **Nikopol** é a sucessora das povoações antigas Sekuristka e Nicopolis (“cidade das vitórias”). Nikopol era uma fortaleza importante do Reino de Tarnovo e último reduto do Rei Ivan Shishman. Em relação a Nikopol, o cronista otomano Mehmed Neshri apontou que o rei de Tarnovo “*não teve outra cidade mais linda nem outra fortaleza mais sólida*” (Нешри, 1984, 98). Centro de um dos maiores sandjaks⁸ do beylerbeylik de Rumili⁹, a cidade adquiriu particular importância durante o domínio otomano, devido à sua posição estratégica no sistema fronteiro otomano¹⁰. Além de assegurar as comunicações fluviais, a fortaleza de Nikopol (com a cabeça-de-ponte de Holavnik / Holovnik situada hoje em dia na área de Turnu Magurele, Roménia) permaneceu, por longo tempo, a principal barreira e obstáculo às iniciativas militares

⁶Teofilov, R.

⁷„Quem... ler o que aqui foi escrito, que amaldiçoe o herege e se não o amaldiçoar, que esteja ele próprio amaldiçoado. Escreveu isso o monge Ananiy.” O monumento remonta às últimas décadas do século X, visto que a maldição de um “herege”, e não de um “bogomilo”, deve referir-se ao período inicial do movimento bogomiliano nas terras búlgaras.

⁸ Nota da tradutora – divisão administrativa no Império Otomano

⁹ Nota da tradutora – a Rumélia – a parte europeia do Império Otomano

¹⁰A cidade é um dos pontos fulcrais no sistema fronteiro militar “Serhad” (do persa – “linha de frente”) do Império Otomano na segunda metade do século XV até a metade do século XVI, conjuntamente com a cidade de Vidin. Veja informação mais detalhada em Radushev1996, 187-211.

dos adversários dos otomanos. As fontes históricas colocam a cidade na categoria das maiores cidades, de acordo com os padrões do século XV-XVII¹¹. Até ao século XVIII, quando foi ofuscada por Ruse e Svishtov, era a maior cidade otomana a norte da cordilheira dos Balcãs. Até à Libertação¹² a fisionomia confessional de Nikopol era muito variegada – cristãos ortodoxos, muçulmanos, católicos e judeus viviam no território da cidade e na fortaleza. Na literatura especializada destaca-se que a cidade foi destruída quatro vezes (1595, 1598, 1810, 1877), tendo tido a última destruição implicações decisivas para o estado actual da cidade (Кийл, 2005, 335). Hoje em dia, Nikopol é a cidade búlgara danubiana mais pequena. Aí há fábricas de ânodos de baterias, de aparelhos eléctricos e de papelão.

Belene é a única cidade ao longo do Danúbio, que não se desenvolveu como uma povoação portuária. É a sucessora da povoação romana Dimum conhecida como estação aduaneira. No século XVI, a cidade foi povoada por paulicianos que se tornaram objecto de propaganda católica no século XVII e grande parte deles converteu-se ao catolicismo. Hoje em dia, a cidade é um típico exemplo de coabitação multi-confessional. A importância económica de Belene tem vindo a crescer rapidamente devido ao arranque da construção da segunda central nuclear búlgara junto à cidade.

Svishtov é a sucessora do castelo fortificado romano Novae, fundado no século I como um acampamento militar romano fortificado do *Limes* do Danúbio – um dos pontos importantes do sistema de fortificações ao longo do Danúbio. Novae continuou a existir durante o Império Bizantino, datando a última informação escrita sobre o castelo do século VII. No Estado búlgaro medieval a cidade era composta por uma pequena fortaleza e um subúrbio aberto¹³. Sob o seu nome moderno foi mencionada pela primeira vez em 1385 no livro de viagens de Peter Shparnay, quem a denominou de “Svista” (Къзев, 1970, 68-69). Conjuntamente com Silistra, Nikopol e Vidin, Svishtov

¹¹Mutafova, K. “Nikopol nos registos otomanos do século XVI” – comunicação apresentada na conferência internacional em homenagem ao 70º aniversário do Al. Kuzev, Setembro de 2002 (não publicada).

¹² Nota da tradutora – Libertação do povo búlgaro do jugo otomano

¹³ Veja o breve epítome da história medieval de Svishtov in: Kuzev, Ghiuselev 1981, 149-151; Harbova 1979, 67-69.

(Zishtovi) destaca-se como um dos principais centros urbanos no período otomano¹⁴. Aqui foi inaugurada a primeira escola secundária de comércio na Bulgária. Desde 1936 tem sido um centro académico (a Academia de comércio “D. Tsenov”). A cidade é um centro da indústria química (o Complexo químico “Svilosa”) e, como porto búlgaro danubiano, ocupa o terceiro lugar pelo tráfego de mercadorias realizado.

A cidade de **Ruse**, situada no lugar da confluência do rio Rusenski Lom no Danúbio, é a maior cidade búlgara danubiana e “a mais europeia”. No século I aí foi fundada a povoação antiga fortificada Sexaginta Prista, que permaneceu até ao final do século VI, quando foi destruída pelos avaros. Por volta dos séculos IX-X foi restaurada como povoação medieval búlgara denominada Rusi (Ruse). Depois, viria a transformar-se numa fortaleza sólida denominada mais tarde Guirgevgrad. No final do século XIII, em certas crónicas e alguns mapas antigos a cidade apareceu como unida com a cidade de Giurgiu da margem oposta sendo denominada esta única cidade Yorgovo, Yurukova ou Grande e Pequena Giurgiu, Ruse e Giurgiu. A partir do século XVI a cidade é conhecida como Ruschuk. Ela viria rapidamente a superar o antigo centro administrativo – a cidade medieval Cherven (Кийл, 2005, 41-43). Fazia parte do quadrilátero defensivo Ruschuk-SilistraVarna-Shumen no Império Otomano. O porto de Ruse era conhecido pelas suas boas condições de invernada dos navios. A navegação activa dava acesso à cultura europeia e é explicação do aparecimento por aí de várias novidades muito antes da Libertação: a casa de impressão tipo “Keiser” com máquinas de Viena; a livraria Hristo G. Danov; o primeiro mapa da Bulgária em búlgaro, publicado em Estrasburgo em 1843 pelo Alexandre Hadzhi Rusev para fins de educação laica em Ruschuk; aqui foi construída a primeira estação de caminho-de-ferro e a primeira linha ferroviária (Ruschuk - Varna) nas terras búlgaras (1866); foi criada a primeira exploração agrícola moderna (em Obratsov Chiflik) equipada com máquinas agrícolas de Viena; foi construído o primeiro moinho “Papa Manoli” (1866) e, mais tarde, o do capitão Yani (1873), etc. A partir de 1866 tiveram início as primeiras observações meteorológicas no nosso território com equipamento moderno austríaco. Os novos edifícios eram semelhantes, no plano arquitectónico, aos de Viena e a moda europeia no estilo de vestir penetrou primeiro na cidade de Ruse.

¹⁴Para mais detalhes específicos sobre o desenvolvimento de Svishtov durante este período, veja uma visão diferente no estudo de Machiel Kiel. - Kiel 2001, 547-570.

Até à Libertação, com mais de 20 mil habitantes, Ruse foi a maior cidade nas terras búlgaras libertadas. Tornou-se o maior centro económico do Principado da Bulgária, com um rápido desenvolvimento da economia. A partir de 1931 a cidade mudou de nome, de Rustchuk a Ruse. Em 1935, Ruse tornou-se o centro da marinha mercante fluvial búlgara. Foram construídas empresas de gasolina e óleos, de máquinas agrícolas, de plásticos, de artigos de couro, fábricas de conservas, etc. Após a Segunda Guerra Mundial muitas das empresas foram reconstruídas. Novas instalações industriais foram construídas – fábricas de construção naval, de máquinas-ferramentas, empresas de investimento em equipamentos, de alimentos e bebidas, etc. Para o desenvolvimento da cidade contribuiu a construção da ponte sobre o Danúbio e a construção de um terminal de “ferry-boat”. Visto a localização geográfica favorável da cidade e a infra-estrutura disponível junto a Ruse, depois de 1989 foi constituída uma zona económica livre.

Ruse é uma cidade com muitos pontos de interesse turístico que dão testemunho da sua posição no sistema das cidades danubianas: o Monumento da Liberdade, construído em 1908 para comemorar o 30º aniversário da Libertação da Bulgária; a Praça Central; o Museu da vida urbana; a exposição permanente “Família Obretenov”; o Panteão do Renascimento Búlgaro; o Museu dos Transportes, etc. Nos arredores da cidade encontra-se uma série de monumentos arquitectónicos e históricos assim como reservas de importância nacional e internacional, tais como a cidade medieval de “Cherven” e a sepultura trácia junto à aldeia de Sveshtari.

Tutrakan é uma das nossas cidades mais antigas ao longo do Danúbio. Foi fundada como um forte, Transmariska (literalmente “povoação atrás dos pântanos”), no *Limes* de Baixo Danúbio no início do domínio romano. No século VI, era uma grande cidade e sede bispal, mas no início do século VII foi destruída com os ataques de eslavos e avaros. Na época do Primeiro Império Búlgaro, na região foi construído um sólido sistema de defesa composto por fossos defensivos com aterros e torres fortificadas. Durante o período da dominação bizantina, a fortaleza veio a decair novamente, mas foi restaurada durante o Segundo Império Búlgaro, como evidenciam os mapas medievais disponíveis do século XIV. A fortaleza de Tutrakan foi reforçada várias vezes durante o período otomano, visto que se considerava, e não sem razão,

que era o ponto em que o rio Danúbio era mais fácil de atravessar. Foi exactamente aí que, em 1773, o major-general russo Suvorov atravessou o Danúbio, atacou a fortaleza e a conquistou. Desde 1913 até 1916 e, mais tarde, desde 1919 até 1940 a cidade permaneceu dentro das fronteiras da Roménia.

Hoje em dia, Tutrakan é um importante centro piscatório. Há fábricas de produção de barcos e embarcações de pequeno porte. Na cidade encontra-se o único Museu etnográfico da pesca e construção naval danubianas no país.

Silistra (Durostorum-Dorostol-Drastar) foi mencionada pela primeira vez pelo historiador romano Dion Cassius. Em 169, durante o reino do Imperador e filósofo Marco Aurélio, Durostorum tornou-se uma cidade autónoma – “municipium”. Asepultura romana preservada, sendo identificada como um dos monumentos mais relevantes da pintura da Antiguidade tardia na Bulgária, constitui um testemunho perfeito desse período. Por volta do ano 590, os eslavos (os severos) estabeleceram-se aí e deram à cidade um novo nome – Drastar. No Estado medieval búlgaro esta impôs-se como uma importante fortaleza e um ponto fulcral para a cristianização.

Sendo uma antiga sede de bispo, era reconhecida como a cidade mais importante entre as cidades bispas na Bulgária. No Império Otomano afirmou-se como um centro estratégico e administrativo e um dos portos mais animados do Danúbio. No século XVII o geógrafo e viajante otomano Hadji Kalfa mencionou a cidade sob o nome de Dristra, daí o seu nome actual. A fortaleza de Silistra, além de um porto movimentado, fazia parte importante do quadrilátero defensivo Ruse-Silistra-Shumen-Varna. Actualmente, prova disso é a fortaleza de Medzhiditabiya, a melhor preservada entre os seis pontos fortificados do sistema defensivo turco que desempenhou um papel importante nas guerras russo-turcas de 1853-1856, e de 1877-1878.

Em 1878, Silistra tornou-se a cidade danubiana mais a leste na Bulgária libertada. No período após a Libertação desenvolveu-se principalmente como um centro agrícola, ficando fora das principais artérias viárias. Na cidade havia apenas algumas fábricas de bebidas alcoólicas e de farinha. O declínio de Silistra está igualmente relacionado com o facto de esta ter permanecido dentro dos limites do território da Roménia desde 1913 até 1940. Após a Segunda Guerra Mundial, a cidade adquiriu um aspecto industrial graças às indústrias electrónica, química, têxtil e de mobília avançadas. Actualmente, as maiores empresas são “Lesprom” (transformação de

madeira), “Kamashit” (móvel, lembranças), as empresas de máquinas calculadoras, de equipamentos técnicos e de produtos de borracha. Silistra e os seus arredores são ricos em vinhedos e outras culturas agrícolas. Aí encontram-se mais de metade dos pomares de damasco do país.

A reserva da biosfera (de 1997), a abranger o lago Srebarna e a área envolvente, situada a 16 km de Silistra, faz parte, desde 1984, do património mundial dos monumentos naturais junto da UNESCO.

Esta resenha, embora breve, destaca os pontos comuns, na Antiguidade, de todos os povoados danubianos, as suas importantes funções estratégicas no *Limes* danubiano do Império Romano. Porém, não são senão parte deles que mantiveram as suas posições no período posterior – as cidades de Vidin, Lom, Ruse, Svishtov, Nikopol, Silistra, que se inscreveram indelevelmente na vida histórica búlgara tendo tido um papel crucial na urbanização e na cultura búlgaras. Estas cidades permanecem artefactos do nosso património da Antiguidade, da Idade Média búlgara, do período otomano e dos tempos modernos e, mais ainda, são emblemas da influência e da cultura europeia. Kozloduy, Tutrakan Archar, Oryahovo, Gigen, Belene, por outro lado, tendo sido povoações e fortalezas importantes no Império Romano, hoje em dia, têm um papel secundário na urbanização ao longo do rio Danúbio.

Só foge à regra a cidade de Belene cuja importância económica tem vindo a crescer rapidamente devido ao arranque da construção da segunda central nuclear búlgara perto da cidade. No contexto do acima referido, um lugar mais especial entre estas cidades detém Nikopol, tendo sido uma das maiores cidades danubianas até ao final do século XVII e a menor entre todas estas, hoje em dia.

6-Os portos danubianos búlgaros

O porto de Lom até 1880 foi a “porta norte da Bulgária”. No passado recente, portanto, era percebido como o porto danubiano de Sofia. No contexto contemporâneo europeu, o complexo portuário de Lom que abrange os portos de Lom e de Oryahovo deve levar em consideração a existência da ligação fluvial danubiana com a Europa Ocidental (o canal Reno – Meno - Danúbio) que exige um novo tipo de

navios. É, por conseguinte, indispensável a construção de uma fábrica de reparação de navios e o aproveitamento máximo dos edifícios e do parque de máquinas.

O porto de Svishtov está situado o mais perto do mar Egeu. É por esta razão que, no passado, se tornou o maior mercado na margem do Danúbio e, em 1910, até a cidade foi construída uma linha ferroviária. Em diferentes momentos da nossa história económica recente existiram e permanecem ideias e projectos para a construção de grandes instalações industriais – o complexo hidrotécnico „Nikopol – TurnuMagurele”, uma segunda central nuclear, etc.

A principal razão de o porto não ter vindo a desenvolver-se até um grau adequado à sua situação geográfica, é de carácter geográfico natural – a falta de espaço para o desenvolvimento portuário devido à vertente íngreme do local “Kaletso” sobranceira à margem danubiana. Como factores de influência positiva no processo portuário, podem ser apontados a possível construção de um corredor meridional central de transporte e a ligação de ferry-boat entre Svishtov e a cidade romena de Zimnicea.

O porto de Ruse detém a primazia quanto ao volume de mercadorias transportadas realizado em portos búlgaros danubianos. Aí encontra-se a sede da direcção dos transportes fluviais “Navegação fluvial búlgara”, a sede da Agência para a manutenção e estudo do Danúbio. O principal problema é a tentativa exagerada de concentração territorial de várias instalações - o factor principal da concentração da actividade portuária é o cruzamento de dois corredores europeus - Nº 7 e Nº 9. Isso multiplica o efeito da actividade do complexo portuário que inclui os portos de Ruse - Oeste, Ruse - Leste, Svishtov, Somovit, Tutrakan e Silistra. Em Ruse há representação da empresatransportadora internacional “Interlichter” e da direcção dos transportes danubianos da Ucrânia.

7-Navegação

No trecho búlgaro do rio, a navegação data de 1834 quando apareceram os primeiros navios a vapor austríacos. A navegação “verdadeira” remonta ao período imediatamente posterior à guerra russo-turca de 1877-1878. Em 1979, o príncipe Alexander Dondukov-Korsakov empreendeu os primeiros passos nesse sentido que

foram coordenados com o Ministério da Defesa em São Petersburgo. Ao Principado da Bulgária, por solicitação da parte do comissário da Rússia Imperial, foram concedidos três navios a vapor, sete barcos a vapor e cinco barcos a remos. Paralelamente à criação da Frota danubiana, em Varna foi instituída uma Capitania portuária, posteriormente convertida em Departamento marítimo.

Por mais de meio século, a Bulgária teve uma frota de navios antiquados incapazes de proteger a fronteira norte e de garantir os nossos interesses comerciais ao longo do Danúbio. Foi somente em tempos mais recentes que as instituições búlgaras estatais e as autoridades militares começaram a envidar esforços afim de, num futuro próximo, serem ganhas posições mais sólidas ao longo da via aquática danubiana.

Em 1992 foi aberto o canal Reno – Meno – Danúbio que estimulou a homogeneização cultural das terras danubianas tendo em consideração a heterogeneidade cultural impressionante até então existente, originada pela génese e pelo estado diferente dos processos decorrentes no curso superior e no curso inferior do Danúbio. A importância desse canal fluvial pode ser resumida baseando-se nas seguintes funções que desempenha (Бъчваров, 2001, 66-68):

- Uma auto-estrada fluvial para transportes internacionais e de cabotagem no trecho búlgaro que mede 471 quilómetros. A importância do Danúbio para o transporte na Bulgária atingiu o seu auge nos últimos anos do COMECON (Conselho de Ajuda Económica Mútua), quando a URSS foi o primeiro e a Checoslováquia – o terceiro parceiro comercial da Bulgária. Durante os anos 80 do século XX, o porto de Ruse foi o sétimo no tráfego de carga em toda a bacia do Danúbio. No início dos anos 90 a frota mercante búlgara era composta por 12 navios (incluindo 2 navios de passageiros de luxo), 37 rebocadores e 250 barcaças.

- Um factor de localização para instalações industriais orientadas para a importação e a exportação por via fluvial, e que consomem grandes quantidades de águas industriais. (por exemplo: a Central nuclear “Kozloduy”, a central termoelétrica “Ruse” e a central termoelétrica “Svishtov”, os complexos industriais químicos em Vidin e Ruse, as fábricas de celulose junto a Svishtov e a Silistra).

- Um factor para a activação da agricultura nas zonas férteis ribeirinhas através da utilização da água do rio para irrigação e em centrais hidroeléctricas de acumulação por bombagem. A importância desta actividade diminuiu com a degradação dos sistemas de irrigação e a eliminação dos complexos agro-industriais (APK).

- Um factor para o desenvolvimento da pesca industrial e desportiva, para o lazer, o turismo e o desporto da população local e dos visitantes. Essas actividades foram também muito reduzidas devido à poluição da água, à falta de investimento e à suspensão da navegação de cabotagem para passageiros.

8-As pontes

A primeira ponte na margem danubiana búlgara foi construída entre Oescus (a aldeia de Gigen) e a aldeia de Celei (Roménia). Foi aberta no ano 328 para possibilitar o trânsito permanente por terra entre Constantinopla e Dácia, passando pela garganta de Troyan, e permaneceu até ao ano 376. Desde então e até meados do século XX, no trecho búlgaro do rio não foi construída outra ponte. Embora a necessidade de tal tivesse surgido ainda no fim do século XIX, especialmente quando se iniciou o projecto da primeira linha ferroviária meridional Ruse-Nova Zagora.

A ponte Ruse – Giurgiu (“Ponte da Amizade”) foi construída em 1954. Pela primeira vez na prática mundial, foi aplicada uma forma nova de montagem de estruturas em arco, sem apoios intermédios, no Danúbio. Também pela primeira vez, foi efectuada a cravação de pilares por meio de diluição de camadas de terra com água sob alta pressão. A importância desta ponte tem vindo a crescer devido ao facto de ela ser, por enquanto, a única ponte no trecho búlgaro do rio Danúbio e constituir um elemento infra-estrutural importante do corredor europeu de transporte que se está a construir – o Nº 9 (Helsínquia - Alexandroupolis). Fazendo parte desta rota, a Bulgária envolveu-se no processo de informação europeu meridional que abrange tanto áreas da velha Europa, como novas terras da União Europeia, e aquelas “zonas tampão” entre o continente europeu e a Rússia que, embora frágeis em termos económicos e políticos, possuem um enorme potencial de integração.

O acordo entre a Bulgária e a Roménia, aprovado pelas estruturas europeias, para a construção de uma nova ponte entre Vidin e Calafat constitui um pré-requisito

para a concretização do corredor europeu № 4 (Europa Central - Vidin - Sofia - Salónica) e para a promoção do desenvolvimento económico, social e cultural da Bulgária Ocidental.

9- A Estratégia da União Europeia para a região do Danúbio

De acordo com as intenções das estruturas europeias, nos próximos 10 anos os territórios junto ao leito do Danúbio devem tornar-se tão atraentes para se viver aí que a população destes deixe de migrar para a Europa Ocidental. É um objectivo da assim chamada Estratégia da Comissão Europeia para o Danúbio. Uma das medidas concretas é a construção de duas pontes entre a Bulgária e a Roménia – a ponte Vidin – Calafat e a ponte Silistra – Calarasi.

A parceria sob a égide da União Europeia inclui 8 Estados-Membros e 6 outros países com uma população total de 115 milhões de pessoas que vivem ao longo do leito do rio de 2800 km de comprimento. Ao longo do Danúbio vive um terço da população pobre e marginalizada da Europa e 80% dos seus Roms.

A implementação da estratégia permitirá que os países danubianos aproveitem de modo mais eficiente o financiamento europeu. Para o período 2007-2013, este ascendeu a 100 bilhões de euros, disponibilizados apenas pelos programas operacionais da UE, pondo de parte os fundos de pré-adesão. Este dinheiro será utilizado para reduzir as grandes disparidades no desenvolvimento socioeconómico dos países abrangidos pela iniciativa – Alemanha, Áustria, Eslováquia, República Checa, Hungria, Eslovénia, Roménia e Bulgária (membros da UE) e Croácia, Sérvia, Bósnia e Herzegovina, Montenegro, Moldávia e Ucrânia que não fazem parte da UE.

A estratégia identifica problemas comuns na região, tais como: mobilidade (o volume do transporte fluvial no Danúbio é entre 5 e 10 vezes menor do que o do Reno); energia (os preços são mais elevados que a média europeia, o mercado está fragmentado); ambiente (não é implementada a abordagem regional na preservação e gestão dos recursos hídricos); riscos (as enchentes e a poluição industrial são

frequentes); contrastes socioeconómicos (nas margens do rio encontram-se os países mais prósperos e os mais pobres da Europa).

Ao longo do Danúbio, os rendimentos dos búlgaros são baixos. A única excepção abre Kozloduy onde a central nuclear aumenta a qualidade de vida de toda a cidade. Por exemplo, em 2008 o salário médio mensal em Vidin foi de cerca de 180 euros, em Silistra – 190 euros e na maior cidade búlgara danubiana Ruse – 215 euros. Para efeito de comparação, neste momento os salários em Sofia eram quase o dobro do que em Vidin – 350 euros. Mesmo se for implementada a estratégia para o Danúbio, talvez os municípios próximos do grande rio não alcancem o topo da lista, em relação aos rendimentos, na Bulgária.

10-Os desafios geopolíticos

Podemos encontrá-los no significado das palavras proferidas por Aristóteles há mais de 2 300 anos: “Não são as fronteiras que protegem os rios, protegem-nos mas é as pessoas”. “A natureza deu-nos um rio que nos une e aproxima, símbolo de uma Europa aberta sem fronteiras – transformemos os contactos empresariais em contratos comerciais de proveito recíproco, refere Todor Mitev, presidente da Associação búlgaro-suíça “Louis Ayer”.

“O Danúbio já não será um rio que separa, mas sim que une” – está convencido Septimiu Buzasu – Secretário de Estado da Roménia.

O rio Danúbio constitui uma realidade geopolítica vital para a Bulgária. É a sua fronteira norte e uma porta que proporcionou, no decorrer dos séculos, relações importantes e diversificadas, com a Europa Central e Ocidental. É um elemento da vida cultural e paisagística dos povos.

Para compreender as razões do estado e das flutuações no tráfego danubiano nos últimos dois séculos, devem ser tidos em conta a diversidade e heterogeneidade existentes na bacia do rio. O curso superior e médio abrange Baviera e Áustria, altamente desenvolvidas, germanófonas e católicas, em torno das quais gravitam Hungria, Eslováquia, Croácia e Voivodina. A ala oriental da bacia engloba regiões menos desenvolvidas, habitadas por sérvios, romenos e búlgaros ortodoxos, que durante vários séculos faziam parte do Império Otomano muçulmano. Esse fosso foi

“legalizado” após a Segunda Guerra Mundial, quando a bacia do Baixo Danúbio e a maioria da do Médio Danúbio se revelaram atrás da Cortina de Ferro do bloco soviético. Na região do delta, a URSS obteve uma saída directa para o Danúbio. Logo, o rio tornou-se uma principal artéria para a troca comercial entre os países do COMECON, enquanto nas relações com a Áustria e a Alemanha só foi aproveitada pequena porção do potencial existente.

No plano geopolítico contemporâneo, o rio não desempenhará o papel de uma barreira que separe, mas sim o papel de eixo da integração que une os países danubianos. Prova disso são as zonas económicas a serem construídas no seu curso inferior; a intensificação do tráfego; o alargamento geográfico da União Europeia na região do Baixo Danúbio; a execução de projectos de infra-estrutura, culturais e socioeconómicos a nível supra-regional e supra-estatal, com a participação activa e em parceria com os países vizinhos; o apoio bem-intencionado para países introvertidos em termos económicos, como a Moldávia, por exemplo, etc.

* * *

E, por fim, voltemos novamente ao princípio – o Danúbio como fronteira, mas também como ponte, como mediador e um factor transfronteiriço.

Falando do património histórico-cultural da Bulgária e das suas dimensões civilizacionais europeias, não podemos deixar de considerar os dois rumos de influências – por um lado, a influência da antiguidade grega, influências romanas, influências bizantinas consideradas essenciais, influências otomano-islâmicas, ocorridas mais tarde, – todas essas verificadas principalmente a sul do Danúbio, e, por outro lado, influências provenientes da Europa Central, ligadas à monarquia dos Habsburgos, que deixou a sua marca na região do Danúbio, isto é, na parte norte da Europa do Sudeste.

A mais precisa e bela ilustração do papel do Danúbio como intermediário-mediador, símbolo de comunicação e sociabilidade, mas também como uma espécie singular de actividade cultural é-nos talvez dada pelo Elias Canetti, Prémio Nobel, no seu livro “A Língua Absolvida” (*DiegeretteteZunge*). Ele próprio, emblemático do tipo cultural danubiano-balcânico, sendo sefardita, tendo nascido em Ruse e tendo escrito em alemão, apresenta de uma forma única a sua “infância búlgaro-danubiana” em

Ruse (Ruschuk) entre búlgaros, turcos, sefarditas, gregos, albaneses, arménios, ciganos, russos:

“Ruschuk, situado no curso inferior do Danúbio, onde eu vim ao mundo, era uma cidade maravilhosa para uma criança e quando eu digo que esta cidade está na Bulgária, isso não consegue dar a conhecer a imagem completa da cidade, porque lá viviam pessoas da origem mais variada e num só dia podiam-se ouvir falar sete ou oito línguas... E da margem oposta vinham romenos”.

Nessas impressões do escritor assenta a sua conclusão: “Tudo o que eu vivi mais tarde, já tinha acontecido em Ruschuk”. Esta é a diversidade étnica, linguística e, portanto, cultural, a formar um mosaico que traduz a imagem única búlgaro-danubiana.

Bibliografia

Бъчваров (2001). М. Бъчваров. Геополитически анализи. Изд. „Захарий Стоянов” С..

Георгиева (1997). Цв. Георгиева. Река Дунав – граница на българското пространство през XV-XVII в. – Българска етнология, 1-2, 25-26.

Георгиева (1999) Цв. Георгиева. Пространство и пространства на българите XV-XVII в. С., с. 44 и сл.

Гъркова (1997). В. Гъркова. Границата – функции през Средновековието. – Балканистичен форум, №1, 68-88.

География на България (1997). География на България. Физическа география. Социално-икономическа география. С. АИ „Проф.Марин Дринов”.

Деведжиев (2008): М. Деведжиев. Българските геополитически шансове. Велико Търново.

Дерменджиева (2008) С. Дерменджиева. 100 неща, които трябва да знаем за географията на България. Природа. Т. VII., С. Изд. Световна библиотека ЕООД, С., 80 с.

Димов (1999). Н. Димов. Политическата география на границата между ХХ и ХХI век. -В: Проблеми на географията.

Дойков, Дерменджиев (2002). В. Дойков, А. Дерменджиев. Река Дунав и териториално-административното устройство на България. -В: Научни трудове на РУ "Ангел Кънчев", том 39, серия 9, Русе, 2002, с. 10-20.

Дойков, Генчев (2001). В. Дойков, Н. Генчев. По Дунав. От Шварцвалдските извори до делтата. Русе.

Дойков, Генчев (2002). В. Дойков, Н. Генчев. Половин век в служба на Дунавския воден път. Русе.

История на България (1987): История на България. Т. 6. Българско възрождане 1856 – 1878. Издателство на БАН, С., 424-430.

Кийл (2001). М. Кийл. Свищов и районът през XV-XIX в. Поселищна история, историческа демография и последици от войните в една равнинна област на Дунавска България. – В: История на мюсюлманската култура по българските земи. Т. 7. Международен център по проблемите на малцинствата и културните взаимодействия. София, 547-570.

Кийл (2005). М. Кийл.Развитието на градовете в България през османския период: мястото на турската архитектура в процеса. – В: Кийл, М. Хора и селища в България през османския период. С., 17-97.

Кийл (2005а) М. Кийл.Малко известни надгробни паметници от някои провинциални центрове на Балканите. Егрибоз/Халкида, Нигболу/Никопол и Русчук/Русе. – В: Кийл, М. Хора и селища в България през османския период. С., 327-343.

Кузев (1968). Ал. Кузев.Приноси към историята на средновековните крепости по Долния Дунав. III. Гиген, Оряхово, Видин и Флорентин. – ИНМВ, Варна, кн. 4, 37-49.

Кузев (1970). Ал. Кузев.Пътеписни бележки за българските земи от 1385 г. – Археология, кн. 4, 68-69.

Кузев, Гюзелев (1981). Ал. Кузев, В. Гюзелев.Български средновековни градове и крепости. Т. 1. С..

Нешри (1984). Мехмед Нешри. Огледало на света. История на османския двор. Съст. и превод от османотурски М. Калицин. С..

Пантев (1999). А. Пантев. Граници и идентичности на Балканите в историческа ретроспекция. – В: Международни отношения, кн.4

Петрухан (1995). В. А. Петрухан. Начало этнокультурной истории Руси IX – XI веков, Смоленск – Москва.

Радусhev (1996). Евг. Радусhev. Османската гранична периферия (серхад) в Никополския вилает през първата половина на XVI в. – В: Българският шестнадесети век. С., 187-215.

Харбова (1979) М. Харбова. Укрепеният български средновековен град. XIII-XIV в. С..

Цивян (1997). Т. Цивян. Дунав – сигнатура на митологичния път и митологичната граница. – Българска етнология, 1-2,.

Canetti (1994): E. Canetti. *DiegeretteteZunge*. München.

Katičić'(1976): R.Katičić'. *Ancient Languages of the Balkans, Part One*. Paris: Mouton.

Mallory, Adams (1997) J. P. Mallory, D. Q. Adams. *The Encyclopedia of Indo-European Culture*. London: Fitzroy and Dearborn.

Mensil (1991) M. Mensil. *L'Europe des aries culturelles, Premier atelier européen sur la culture orale européenne*. Strasbourg.

Mutafova, Dermendzhieva, (2008). K. Mutafova, S. Dermendzhieva "The Danube – Our Northern Border", Regional Process of the 5th World Water Forum, Roundtable: Water as the Historical Scene for the Alliance of Civilization, November 08-09, Istanbul, TURKEY

Nouzille (1991). J. Nouzille. *Histoire de frontières. L 'Autriche et L'Empire Ottoman*, Paris.